CONVENÇÃO SOBRE O REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR, 1972

As Partes da presente Convenção;

DESEJANDO manter um alto nível de segurança no mar;

ATENTAS à necessidade de revisão e atualização do Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar anexo ao Ato Final da Conferência Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar, 1960;

HAVENDO CONSIDERADO esse Regulamento à luz dos desenvolvimentos desde a sua aprovação.

ACORDARAM como segue:

ARTIGO I
Obrigações Gerais

As Partes da presente Convenção se comprometem a levar a efeito as Regras e outros Anexos que constituem o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1972, (a seguir referido como "o Regulamento") anexo à presente.

ARTIGO II
Assinatura, Ratificação, Aceitação, Aprovação e Adesão

1. A presente Convenção permanecerá aberta para assinatura até 1º de junho de 1973, após o que permanecerá aberta para adesão.

2. Estados-Membros das Nações Unidas, ou de qualquer das Agências Especializadas, ou a Agência Internacional de Energia Atômica, ou Partes do Estatuto da Corte Internacional de Justiça, podem tornar-se Partes da presente Convenção através de:

   a) assinatura sem reservas para ratificação, aceitação ou aprovação;

   b) assinatura sujeita a ratificação, aceitação ou aprovação, seguida de ratificação, aceitação ou aprovação; ou

   c) adesão.

3. A ratificação, a aceitação, a aprovação ou a adesão será efetivada pelo depósito de um instrumento pertinente junto à Organização Marítima Internacional (a seguir referida como “a Organização”) que informará aos Governos dos Estados que assinaram a presente Convenção ou a ela aderiram, sobre o depósito de cada instrumento e a data desse depósito.

ARTIGO III
Aplicação Territorial

1. As Nações Unidas, nos casos em que elas forem a autoridade administrativa de um território, ou qualquer Parte Contratante responsável pelas relações internacionais de um território, podem, em qualquer época, através de notificação escrita dirigida ao Secretário-Geral da Organização (a seguir referido como “o Secretário-Geral”), estender a aplicação da presente Convenção a esse território.
2. A presente Convenção se estenderá, a partir da data do recebimento da notificação ou de outra data especificada na notificação, ao território pertinente.
3. Qualquer notificação feita de acordo com parágrafo 1 deste Artigo pode ser retirada com relação a qualquer território mencionado nessa notificação e a extensão desta Convenção a esse território cessará sua aplicação após um ano ou período maior, conforme pode ser especificado na ocasião da retirada.
4. O Secretário-Geral informará a todas as Parte Contratantes sobre a notificação de qualquer extensão ou retirada de qualquer extensão comunicada de acordo com este Artigo.

ARTIGO IV
Entrada em Vigor

1. (a) A presente Convenção entrará em vigor doze meses após a data em que pelo menos 15 Estados, cujas frotas mercantes conjuntas venham a constituir pelo menos 65% do número ou da arqueação da frota mundial de embarcações de arqueação bruta igual ou superior a 100, se tornarem Partes da mesma, prevalecendo destas duas a condição que primeiro for alcançada.

   (b) Não obstante as provisões do subparágrafo (a) deste parágrafo, a presente Convenção não entrará em vigor antes de 1º de janeiro de 1976.

2. A entrada em vigor para Estados que ratifiquem, aceitem, aprovem ou adiram a esta Convenção de acordo com o Artigo II, após as condições estabelecidas no subparágrafo 1 (a) terem sido satisfeitas e antes da Convenção haver entrado em vigor, será na data de entrada em vigor da Convenção.

3. A entrada em vigor para Estados que ratifiquem, aceitem, aprovem ou adiram após a data na qual esta Convenção entrar em vigor, será na data de depósito de um instrumento de acordo com o Artigo II.

4. Após a data de entrada em vigor de uma emenda a esta Convenção de acordo com o parágrafo 4 do Artigo VI, qualquer ratificação, aceitação, aprovação ou adesão se aplicará à Convenção como emendada.

5. Na data de entrada em vigor desta Convenção, o Regulamento substitui e anula o Regulamento Internacional para Evitar Abalroamentos no Mar, 1960.

6. O Secretário-Geral informará aos Governos dos Estado que assinaram ou aderiram a esta Convenção sobre a data de sua entrada em vigor.

ARTIGO V
Conferência para Revisão

1. A Organização poderá convocar uma Conferência para o propósito de revisão desta Convenção ou do Regulamento ou ambos.

2. A Organização convocará uma Conferência das Partes Contratantes para o propósito de revisão desta Convenção ou do Regulamento ou de ambos, a requerimento de pelo menos um terço das Partes Contratantes.

ARTIGO VI
Emendas ao Regulamento

1. Qualquer emenda ao Regulamento proposta por uma Parte Contratante será considerada na Organização a pedido desta Parte.

2. Caso seja adotada por maioria de dois terços dos votantes presentes no Comitê de Segurança Marítima da Organização, tal emenda será comunicada a todas as Partes Contratantes e Membros da Organização, pelo menos seis meses antes da sua consideração pela Assembléia da Organização. Qualquer Parte Contratante que não seja Membro da Organização terá direito à participação quando da consideração da emenda pela Assembléia.

3. Caso seja adotada por maioria de dois terços dos votantes presentes na Assembléia, a emenda será comunicada pelo Secretário-Geral a todas Partes Contratantes, para sua aceitação.
4. Tal emenda entrará em vigor em data a ser determinada pela Assembléia por ocasião de sua adoção, a não ser que, em data anterior à determinada pela Assembléia, à mesma ocasião, mais de um terço das Partes Contratantes notifiquem a Organização sobre suas objeções à emenda. O estabelecimento pela Assembléia das datas a que se refere o mesmo parágrafo será feito por maioria de dois terços dos votantes presentes à mesma.
5. Toda emenda, ao entrar em vigor, substituirá e anulará qualquer provisão anterior à qual se refira, para todas as partes Contratantes que não apresentarem objeções à emenda.
6. O Secretário-Geral informará todas as Partes Contratantes e Membros da Organização sobre qualquer demanda e comunicação, de acordo com o presente Artigo, bem como sobre a data em que qualquer emenda entrará em vigor.

ARTIGO VII
Denúncia

1. A presente Convenção poderá ser denunciada por uma Parte Contratante em qualquer época, após decorridos cinco anos a partir da data em que a Convenção houver entrado em vigor para esta Parte.
2. A denúncia será efetivada mediante o depósito de um instrumento pertinente na Organização. O Secretário-Geral informará a todas as demais Partes Contratantes sobre o recebimento do instrumento de denúncia e sobre a data de seu depósito.
3. Uma denúncia terá efeito por um ano, ou período maior que poderá ser especificado no instrumento, após o seu depósito.

ARTIGO VIII
Depósito e Registro

1. A presente Convenção e o Regulamento serão depositados na Organização, e o Secretário-Geral expedirá cópias autênticas certificadas dos mesmos a todos os Governos de Estados que tenham assinado esta Convenção ou a ela aderido.

2. Quando da entrada da presente Convenção em vigor, seu texto será transmitido pelo Secretário-Geral ao Secretariado das Nações Unidas, para registro e publicação de acordo com o Artigo 102 da Carta das Nações Unidas.

ARTIGO IX
Idiomas

A presente Convenção é instituída, juntamente com o Regulamento, em um único exemplar redigido nos idiomas inglês e francês, sendo ambos os textos igualmente autênticos. Serão preparadas e depositadas, juntamente com o original assinado, traduções oficiais nos idiomas russo e espanhol.

EM TESTEMUNHO DO QUE, os abaixo-assinados*, devidamente autorizados para tanto, por seus respectivos Governos, assinaram a presente Convenção.

CONCLUÍDO EM LONDRES, aos vinte de outubro de mil novecentos e setenta e dois.

* A Lista de assinaturas não é reproduzida.

REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR

REGULAMENTO INTERNACIONAL PARA EVITAR ABALROAMENTOS NO MAR, 1972

PARTE A - GENERALIDADES

REGRA I
Aplicação

(a) Estas Regras se aplicarão a todas as embarcações em alto mar e em todas as águas a este ligadas, navegáveis por navios de alto-mar.

(b) Nenhuma disposição destas Regras deve prejudicar o cumprimento de disposições de regras especiais baixadas pela autoridade competente sobre navegação nos ancoradouros, portos, rios, lagos ou vias de navegação interior ligadas ao alto mar e navegáveis por navios de alto-mar. Tais regras especiais deverão ser, tanto quanto possível, concordantes com as presentes Regras.

(c) Nenhuma disposição destas Regras deve prejudicar o cumprimento de disposições de quaisquer regras especiais baixadas pelo Governo de qualquer Estado, referentes às luzes adicionais de posição ou sinalização, marcas ou sinais adicionais de apito para navios de guerra ou embarcações navegando em comboio, ou referente às luzes adicionais de posição ou sinalização, ou marcas para embarcações de pesca engajadas na pesca em flotilha. Estas luzes adicionais de posição ou sinalização, marcas ou sinais sonoros adicionais serão, tanto quanto possível, tais que não possam ser confundidos com qualquer luz, marca ou sinal autorizado em qualquer parte destas Regras.

(d) A Organização poderá adotar esquemas de separação de tráfego para atender ao propósito destas Regras.

(e) Sempre que o Governo interessado houver determinado que uma embarcação de construção especial ou destinada a fins especiais não possa cumprir inteiramente as disposições de quaisquer destas Regras, no que se refere ao número, posição, alcance ou setor de visibilidade de luzes ou marcas, bem como ao posicionamento e características de equipamentos de sinalização sonora, tal embarcação deverá obedecer a outras disposições referentes ao número, posição, alcance ou setor de visibilidade de luzes ou marcas, bem como posicionamento e características de equipamentos de sinalização sonora, como houver sido determinado por aquele Governo, tão próximo quanto possível das disposições destas regras, para essa embarcação.

REGRA 2
Responsabilidade

(a) Nada nestas Regras dispensará qualquer embarcação ou seu proprietário, seu comandante ou sua tripulação das consequências de qualquer negligência no cumprimento destas Regras ou na negligência de qualquer precaução reclamada ordinariamente pela prática marinheira ou pelas circunstâncias especiais do caso.

(b) Ao interpretar e cumprir estas Regras, deverão ser levados na devida conta todos os perigos à navegação e de colisão e todas as circunstâncias especiais, inclusive as limitações das embarcações envolvidas, os quais poderão tornar um afastamento destas Regras necessário para evitar perigo imediato.

REGRA 3
Definições Gerais

Para o propósito destas Regras, exceto onde o texto o indique de modo diferente:

(a) A palavra "embarcação" designa qualquer tipo de embarcação, inclusive embarcações sem calado, naves de vôo rasante e hidroaviões utilizados ou capazes de serem utilizados como meio de transporte sobre a água.

(b) O termo "embarcação de propulsão mecânica" designa qualquer embarcação movimentada por meio de máquinas ou motores.

(c) O termo "embarcação a vela" designa qualquer embarcação sob vela desde que sua máquina de propulsão, se houver, não esteja em uso.

(d) O termo "embarcação engajada na pesca" designa qualquer embarcação pescando com redes, linhas, redes de arrasto ou qualquer outro equipamento de pesca que restringe sua manobrabilidade, mas não inclui uma embarcação pescando de corrico ou com outros equipamentos de pesca que não restrigem sua manobrabilidade.

(e) A palavra "hidroavião" designa qualquer aeronave projetada para manobra sobre a água.

(f) O termo "embarcação sem governo" designa uma embarcação que, por alguma circunstância excepcional, se encontra incapaz de manobrar como determinado por estas Regras e, portanto, está incapacitada de se manter fora da rota de outra embarcação.

(g) O termo “embarcação com capacidade de manobra restrita” designa uma embarcação que, devido à natureza de seus serviços, se encontra restrita em sua capacidade de manobrar como determinado por estas Regras e, portanto, está incapacitada de se manter fora da rota de outra embarcação.

O termo “embarcação com capacidade de manobra restrita” compreende, mas não se limita aos seguintes casos:

(I) as embarcações engajadas em serviços de colocacão, manutenção ou retirada de sinais de navegação, cabos ou tubulações submarinas;

(II) as embarcações engajadas em serviços de dragagem, levantamentos hidrográficos ou oceanográficos ou trabalhos submarinos;

(III) as embarcações engajadas em reabastecimento ou transferência de pessoas, provisões ou carga em viagem.

(IV) as embarcações engajadas em lançamentos ou recolhimentos de aeronaves;

(V) as embarcações engajadas em operações de remoção de minas;

(VI) as embarcações engajadas em operação de reboque, que, por natureza, dificilmente permitem ao rebocador e a seu reboque desviarem-se do seu rumo.

(h) O termo “embarcação restrita devido a seu calado” designa uma embarcação de propulsão mecânica que, devido a seu calado em relação à profundidade e largura de água navegável disponível, está com severas restrições quanto à sua capacidade de se desviar do rumo que está seguindo.

(i) O termo “em movimento” se aplica a todas as embarcações que não se encontram fundeadas, amarradas à terra ou encalhadas.

(j) As palavras “comprimento” e “boca” de uma embarcação designam seu comprimento de roda a roda e sua largura máxima.

(k) Duas embarcações são consideradas “no visual” quando uma pode ser observada pela outra visualmente;

(l) O termo “visibilidade restrita” designa qualquer condição na qual a visibilidade é prejudicada por nevoeiro, névoa, nevada, chuvas pesadas, tempestades de areia ou qualquer causa semelhante.

(m) O termo “wing-in-ground (wig) craft” (nave de vôo rasante), significa uma nave multimodal que, em seu principal modo de operação, voa próximo à superfície utilizando a ação do efeito superfície.

PARTE B - REGRAS DE GOVERNO E DE NAVEGAÇÃO

SEÇÃO I - CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM QUALQUER CONDIÇÃO DE VISIBILIDADE

REGRA 4
Aplicação

As Regras desta Seção se aplicam em qualquer condição de visibilidade.

REGRA 5
Vigilância

Toda embarcação deverá manter, permanentemente, vigilância apropriada, visual e auditiva, bem como, através de todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de obter inteira apreciação da situação e do risco de colisão.

REGRA 6
Velocidade de Segurança

Toda embarcação deverá navegar permanentemente a uma velocidade segura, de forma a lhe possibilitar a ação apropriada e eficaz para evitar colisão, bem como para ser parada a uma distância apropriada às circunstâncias e condições predominantes.

Os seguintes fatores deverão estar entre aqueles a serem considerados ao determinar-se a velocidade de segurança:

(a) por todas embarcações:

(I) o grau de visibilidade;

(II) a densidade do tráfego, inclusive as concentrações de pesqueiros ou quaisquer outras embarcações;

(III) a capacidade de manobra da embarcação, com atenção especial quanto à sua distância de parada e às suas qualidades de giro nas condições predominantes;

(IV) a presença, à noite, de luzes, tais como luzes da costa ou reflexos das luzes da própria embarcação;

(V) o estado do vento, do mar e das correntes, bem como a proximidade de perigos à navegação;

(VI) o calado da embarcação em relação à profundidade disponível.

(b) adicionalmente, por navios que utilizam radar:

(I) as características, eficiência e limitações do equipamento radar;

(II) quaisquer restrições impostas pela escala de distância radar em uso;

(III) o efeito do estado do mar, condições meteorológicas e outras fontes de interferência na detecção radar;

(IV) a possibilidade de que embarcações pequenas, gelo e outros objetos flutuantes não sejam detectados pelo radar a uma distância adequada;

(V) o número, a posição e o movimento de embarcações detectadas pelo radar;

(VI) a determinação mais exata da visibilidade que é possível quando o radar é usado para determinar a distância de embarcações ou outros objetos nas vizinhanças.

REGRA 7
Risco de Abalroamento

(a) Toda embarcação deverá utilizar todos os meios apropriados às circunstâncias e condições predominantes, a fim de determinar se existe risco de abalroamento. Em caso de dúvida, deve-se presumir que tal risco existe.

(b) Deverá ser feito uso apropriado do equipamento radar, se existente e operativo, inclusive efetuando varreduras de longa distância a fim de se obter alarme antecipado de risco de abalroamento e plotagem radar ou observação sistemática equivalente de objetos detectados.

(c) Não devem ser feitas suposições com bases em informações insuficientes, especialmente informação radar de baixa confiabilidade.

(d) Por ocasião da determinação de existência de risco de abalroamento as seguintes considerações deverão estar entre aquelas levadas em conta:

(I) deve ser presumido que tal risco existe caso a marcação de uma embarcação que se aproxima não se altere de modo apreciável;

(II) as vezes tal risco pode existir mesmo quando for observada apreciável variação na marcação, particularmente quando da aproximação de uma embarcação muito grande ou um reboque, ou quando da aproximação de uma embarcação à distância muito próxima.

REGRA 8
Manobras Para Evitar Abalroamento

(a) Qualquer manobra para evitar um abalroamento deve ser realizada de acordo com as regras desta parte e, se a situação permitir, ser positiva, bem como ser realizada com ampla antecedência e levando em conta a observância dos bons princípios de marinharia.

(b) Toda alteração de rumo e/ou de velocidade para evitar um abalroamento deve, se as circunstâncias do caso permitirem, ser ampla o suficiente para ser aparentemente clara para a outra embarcação que esteja observando visualmente ou pelo radar; devem ser evitadas pequenas alterações sucessivas de rumo e/ou velocidade.

(c) Caso haja suficiente espaço, somente a alteração do rumo pode ser a manobra mais eficaz para evitar uma situação de aproximação excessiva, desde que esta seja feita com boa antecedência, seja substancial e não resulte em nova situação de proximidade excessiva.

(d) A manobra executada para evitar um abalroamento com outra embarcação deve ser tal que resulte numa passagem a distância segura. A eficácia da manobra deverá ser cuidadosamente verificada, até que a outra embarcação tenha finalmente passado e esteja safa.

(e) Caso necessário, para evitar um abalroamento ou permitir mais tempo para avaliação da situação, uma embarcação deve diminuir sua velocidade ou cortar seu seguimento, parando ou invertendo seus meios de propulsão.

(f) (I) Uma embarcação que, em virtude de quaisquer destas Regras, for obrigada a não interferir com a passagem ou passagem em segurança de outra embarcação, quando as circunstâncias do caso o exigirem, deverá manobrar com bastante antecedência de modo a deixar suficiente espaço para a passagem em segurança da outra embarcação.

(II) Uma embarcação que estiver obrigada a não interferir com a passagem ou a passagem em segurança de outra embarcação, não estará dispensada dessa obrigação se, ao aproximar-se da outra embarcação, houver risco de abalroamento e deverá ao manobrar, respeitar integralmente as Regras desta parte.

(III) Uma embarcação cuja passagem não deva ser impedida, continua plenamente obrigada a cumprir as Regras desta parte quando as duas embarcações se aproximam uma da outra, de modo a envolver risco de abalroamento.

REGRA 9
Canais Estreitos

(a) Uma embarcação que estiver navegando ao longo de um canal estreito ou numa via de acesso deverá se manter tão próxima quanto seja possível e seguro do limite exterior desse canal ou via de acesso que estiver a seu boreste.

(b) Embarcações de menos de 20 metros de comprimento ou embarcações a vela não deverão interferir na passagem de outra embarcação que só possa navegar com segurança dentro de um canal estreito ou via de acesso.

(c) As embarcações engajadas na pesca não deverão interferir na passagem de qualquer outra embarcação que estiver navegando dentro de um canal estreito ou via de acesso.

(d) Uma embarcação não deverá cruzar um canal estreito ou via de acesso quando, ao fazê-lo, interferir na passagem de outra embarcação que só possa navegar com segurança dentro desse canal ou via de acesso. Esta última embarcação poderá fazer uso do sinal sonoro disposto na Regra 34 (d) caso tenha dúvida sobre a intenção da embarcação que cruza o canal ou via de acesso.

(e) (I) Quando uma ultrapassagem em um canal estreito ou via de acesso só for possível se a embarcação alcançada manobrar para permitir uma ultrapassagem segura, a embarcação que pretende ultrapassar deverá indicar esta intenção emitindo o sinal sonoro apropriado disposto na Regra 34 (c) (I). A embarcação alcançada deverá, caso esteja de acordo com a ultrapassagem, emitir o sinal sonoro apropriado disposto na Regra 34 (c) (II) e manobrar de modo a permitir a ultrapassagem em segurança. Em caso de dúvida, poderá emitir os sinais sonoros dispostos na Regra 34 (d).

(II) Esta Regra não dispensa a embarcação que alcança de sua obrigação como disposto na Regra 13.

(f) Quando uma embarcação estiver se aproximando de uma curva ou de uma área de um canal estreito ou via de acesso onde outras embarcações possam estar ocultas devido a obstáculos, deverá navegar com atenção e cuidado redobrados, bem como emitir o sinal sonoro apropriado disposto na regra 34 (e).

(g) Toda embarcação deverá, se as circunstâncias o permitirem, evitar fundear em um canal estreito.

REGRA 10
Esquemas de Separação de Tráfego

(a) Esta Regra se aplica aos esquemas de separação de tráfego adotados pela Organização e não dispensa qualquer navio de sua obrigação perante qualquer outra regra.

(b) Uma embarcação que estiver usando um esquema de separação de tráfego deverá:

(I) seguir na via de tráfego apropriada e na direção geral do fluxo de tráfego para essa via;

(II) manter-se tão longe quanto possível de uma linha ou zona de separação de tráfego;

(III) normalmente, entrar e sair de uma via de tráfego em seus terminais, mas, caso seja necessário entrar ou sair de uma via de tráfego ao longo de sua extensão por qualquer de seus dois lados, isso deverá ser feito com o menor ângulo possível em relação à direção geral do fluxo de tráfego.

(c) Uma embarcação deve evitar tanto quanto possível cruzar vias de tráfego, mas se obrigada a isso, deverá fazê-lo tomando o rumo mais próximo possível da perpendicular à direção geral do fluxo do tráfego.

(d) (I) Uma embarcação não deverá usar uma zona de tráfego costeiro quando ela puder usar com segurança a via de tráfego apropriada dentro do esquema de separação de tráfego adjacente. Não obstante, embarcações de menos de 20 metros de comprimento, embarcações a vela e barcos engajados na pesca poderão usar a zona de tráfego costeiro.

(II) Apesar do estabelecido acima, uma embarcação poderá usar uma zona de tráfego costeiro quando partindo ou demandando um porto, uma instalação ou estrutura em mar aberto, posto da praticagem, ou qualquer outro lugar situado na zona de tráfego costeiro, ou ainda, para evitar perigo iminente.

(e) Normalmente, uma embarcação não deverá entrar em uma zona de separação ou cruzar uma linha de separação, a menos que esteja cruzando, entrando ou saindo de uma via de separação de tráfego, exceto:

(I) em caso de emergência, a fim de evitar perigo imediato;

(II) para engajar na pesca dentro da zona de separação.

(f) Quando navegando em áreas próximas das extremidades de esquemas de separação de tráfego, uma embarcação o fará com cuidado redobrado.

(g) Tanto quanto possível, uma embarcação deverá evitar fundear em um esquema de separação de tráfego ou em áreas próximas de suas extremidades.

(h) Uma embarcação que não estiver se utilizando de um esquema de separação de tráfego deve evitá-lo com uma margem tão grande quanto possível.

(i) Uma embarcação engajada na pesca não deve interferir na passagem de qualquer outra embarcação navegando ao longo de uma via de tráfego.

(j) Um navio de comprimento inferior a 20m ou um navio a vela não devem dificultar a passagem segura de uma embarcação de propulsão mecânica navegando ao longo de uma via de tráfego.

(k) Uma embarcação com capacidade de manobra restrita, quando engajada em operação para preservação da segurança da navegação num esquema de separação de tráfego, está dispensada do cumprimento desta Regra na medida necessária para a execução da operação.

(l) Uma embarcação com capacidade de manobra restrita, engajada em operação de lançamento, reparo ou recolhimento de cabo submarino dentro do esquema de separação de tráfego, está dispensada do cumprimento desta Regra na medida necessária para a execução da operação.

SEÇÃO II - CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES NO VISUAL UMA DA OUTRA

REGRA 11
Aplicação

As regras desta Seção se aplicam a embarcações no visual uma da outra.

REGRA 12
Embarcações a Vela

(a) quando duas embarcações a vela se aproximam uma da outra de maneira a envolver risco de abalroamento, uma delas deverá se manter fora do caminho da outra, como segue:

(I) quando cada uma das embarcações tiver o vento soprando de bordo diferente, a embarcação que recebe o vento por bombordo deverá se manter fora do caminho da outra;

(II) quando ambas as embarcações tiverem o vento soprando do mesmo bordo, a embarcação que estiver a barlavento deverá se manter fora do caminho da que estiver a sotavento;

(III) quando uma embarcação com o vento a bombordo avistar outra embarcação a barlavento e não puder determinar com segurança se essa outra embarcação recebe o vento por bombordo ou por boreste, ela deverá se manter fora do caminho dessa embarcação.

(b) Para os fins de aplicação da presente Regra, será considerado bordo de barlavento o bordo que estiver oposto àquele onde se encontra amurada a vela grande ou, no caso de embarcações armadas com velas redondas, o bordo oposto àquele onde se encontra amurada a maior vela latina.

REGRA 13
Ultrapassagem

(a) Quaisquer que sejam as disposições contidas nas Regras da Parte B, Seções I e II, toda embarcação que esteja ultrapassando outra deverá manter-se fora do caminho dessa outra.

(b) Deverá ser considerada uma embarcação alcançando outra, toda embarcação que se aproximar de outra, vinda de uma direção de mais de 22,5 graus para ré do través dessa última, isto é, que se ache numa posição tal em relação à embarcação alcançada que, durante a noite, só poderá ver a luz de alcançado (ou de popa) dessa outra, sem avistar nenhuma de suas luzes de bordo.

(c) Quando houver dúvida se uma embarcação está alcançando outra, ela deverá considerar a situação como tal e manobrar de acordo.

(d) Qualquer alteração posterior de marcação entre duas embarcações não transformará a embarcação alcançadora em embarcação que cruza o caminho da outra, de acordo com o sentido das presentes Regras, nem a dispensará da obrigação de se manter fora do caminho da embarcação alcançada, até que a tenha ultrapassado inteiramente e esteja suficientemente afastada.

REGRA 14
Situação de Roda a Roda

(a) Quando duas embarcações à propulsão mecânica estiverem se aproximando em rumos diretamente opostos ou quase diretamente opostos, em condições que envolvam risco de abalroamento, cada uma deverá guinar para boreste, de forma que a passagem se dê por bombordo uma da outra.

(b) Deve-se considerar a existência de tal situação quando as embarcações se avistam uma à proa da outra ou em marcações próximas da proa, de tal modo que, durante a noite, uma verá as luzes dos mastros da outra enfiadas ou quase enfiadas e/ou as luzes de ambos os bordos e, durante o dia uma embarcação observe o correspondente aspecto da outra embarcação.

(c) Quando houver dúvida sobre a existência de tal situação, a embarcação em dúvida deverá considerá-la como existente e manobrar de acordo.

REGRA 15
Situação de Rumos Cruzados

Quando duas embarcações de propulsão mecânica navegam em rumos que se cruzam em situação que envolva risco de abalroamento, a embarcação que avista a outra por boreste deverá se manter fora do caminho dessa e, caso as circunstâncias o permitam, evitará cruzar sua proa.

REGRA 16
Ação da Embarcação Obrigada a Manobrar

Toda embarcação obrigada a se manter fora do caminho de outra embarcação deverá, tanto quanto possível, manobrar antecipada e substancialmente a fim de se manter bem safa da outra.

REGRA 17
Ação da Embarcação que tem Preferência

(a) (I) Quando uma embarcação for obrigada a manobrar, a outra deverá manter seu rumo e sua velocidade.

(II) Entretanto, a embarcação que tem preferência poderá manobrar para evitar um abalroamento, tão logo lhe pareça que a embarcação obrigada a manobrar não está manobrando apropriadamente em cumprimento a estas Regras.

(b) Quando, por qualquer motivo, a embarcação que deve manter seu rumo e sua velocidade se encontrar tão próximo que um abalroamento não possa ser evitado, unicamente pela manobra da embarcação obrigada a manobrar, ela deverá manobrar da melhor maneira para auxiliar a evitar o abalroamento.

(c) Uma embarcação de propulsão mecânica que, em situação de rumos cruzados, manobrar de acordo com o subparágrafo (a) (II) desta Regra para evitar um abalroamento com outra embarcação de propulsão mecânica, não deverá, se as condições do caso o permitirem, guinar para bombordo para outra embarcação que se encontre a seu bombordo.

(d) Esta Regra não dispensa a embarcação obrigada a manobrar de sua obrigação de se manter fora do caminho da outra.

REGRA 18
Responsabilidade Entre Embarcações

Exceto quando disposto em contrário pelas Regras 9, 10 e 13:

(a) Uma embarcação de propulsão mecânica em movimento, deverá manter-se fora do caminho de:

(I) uma embarcação sem governo;

(II) uma embarcação com capacidade de manobra restrita;

(III) uma embarcação engajada na pesca;

(IV) uma embarcação a vela.

(b) Uma embarcação a vela em movimento deverá manter-se fora do caminho de:

(I) uma embarcação sem governo;

(II) uma embarcação com capacidade de manobra restrita;

(III) uma embarcação engajada na pesca.

(c) Uma embarcação engajada na pesca em movimento deverá, tanto quanto possível, manter-se afastada do caminho de:

(I) uma embarcação sem governo;

(II) uma embarcação com capacidade de manobra restrita.

(d) (I) Toda embarcação que não uma embarcação sem governo ou uma embarcação com capacidade de manobra restrita deverá, se as circunstâncias do caso o permitirem, evitar interferir com a passagem segura de uma embarcação restrita devido ao seu calado, exibindo os sinais da Regra 28.

(II) Uma embarcação restrita devido ao seu calado deverá navegar com cuidado redobrado, levando em plena conta suas condições especiais.

(e) De modo geral, um hidroavião sobre a àgua deverá se manter bem afastado de todas embarcações e evitar interferir com a sua navegação. Entretanto, nas circunstâncias em que existir risco de abalroamento, ele deverá cumprir as Regras desta Parte.

(f) (I) Uma nave de vôo rasante quando estiver decolando, e voando próximo à superfície, deve manter-se bem afastada de todas as outras embarcações e evitar interferir com a sua navegação.

(II) Uma nave de vôo rasante operando na superfície da água deverá cumprir as regras desta parte como se fosse uma embarcação de propulsão mecânica.

SEÇÃO III - CONDUÇÃO DE EMBARCAÇÕES EM VISIBILIDADE RESTRITA

REGRA 19
Condução de Embarcações em Visibilidade Restrita

(a) Esta Regra se aplica à embarcação fora do visual uma da outra, quando navegando dentro ou próximo de uma área de visibilidade restrita.

(b) Toda embarcação deve seguir em velocidade segura, adaptada às circunstâncias e condições de restrita visibilidade predominantes. Uma embarcação de propulsão mecânica deverá ter suas máquinas prontas para manobra imediata.

(c) Toda embarcação deve prestar a devida atenção às circunstâncias e condições de restrita visibilidade predominantes quando do cumprimento das Regras da Seção I desta Parte.

(d) Uma embarcação que detectar a presença de outra embarcação, apenas pelo radar, deve determinar se está se desenvolvendo uma situação de grande proximidade e/ou risco de abalroamento. Caso assim seja, ela deverá manobrar para evitá-los com antecedência; se esta manobra consistir de uma alteração do rumo, o seguinte deve ser evitado, desde que possível:

(I) uma alteração do rumo para bombordo, para uma embarcação por ante-a-vante do través, exceto se esta for alcançada em uma ultrapassagem;

(II) uma mudança de rumo em direção a uma outra embarcação que se encontra no través ou por ante-a ré do través.

(e) Exceto quando houver sido determinado que não existe risco de abalroamento, toda embarcação que ouvir o sinal de cerração de outra aparentemente por ante-a-vante de seu través, ou que não possa evitar uma situação de grande proximidade com outra embarcação por ante-a-vante de seu través, deve reduzir sua velocidade ao mínimo que lhe permita manter seu rumo. Caso necessário, deverá retirar todo seu seguimento e em todos os casos navegar com extrema cautela até que passe o perigo de abalroamento.

PARTE C - LUZES E MARCAS

REGRA 20
Aplicação

(a) As Regras desta Parte se aplicam em todas as condições de tempo.

(b) As Regras referentes às luzes se aplicam do pôr ao nascer do Sol e, durante esse período, não devem ser exibidas outras luzes, exceto aquelas que não possam ser confundidas com as luzes especificadas nestas Regras, que não prejudiquem sua visibilidade ou suas características distintivas ou interfiram na manutenção de vigilância apropriada.

(c) As luzes prescritas nestas Regras, se instaladas, também serão exibidas entre o nascer e o pôr-do-sol em visibilidade restrita e poderão ser exibidas em todas as demais circunstâncias quando parecer necessário.

(d) As Regras referentes a marcas se aplicam ao período diurno.

(e) As luzes e marcas especificadas nestas Regras devem estar de acordo com as disposições do Anexo I a este Regulamento.

REGRA 21
Definições

(a) “Luz de mastro” significa uma luz branca continua, situada sobre o eixo longitudinal da embarcação, visível em um setor horizontal de 225 graus desde a proa até 22,5 graus por ante-a-ré do través em ambos os bordos da embarcação.

(b) “Luzes de bordos” significam luzes contínuas, uma verde a boreste e uma encarnada a bombordo, visíveis em setores horizontais de 112,5 graus desde a proa até 22,5 graus por ante-a-ré do través de seu respectivo bordo. Em embarcações de comprimento inferior a 20 metros, as luzes de bordos podem ser combinadas em uma única lanterna instalada sobre o eixo longitudinal da embarcação.

(c) “Luz de alcançado” significa uma luz branca contínua situada tão próximo quanto possível da popa, visível num setor horizontal de 135 graus, e posicionada de modo a projetar sua luz sobre um setor de 67,5 graus, de cada bordo, a partir da popa.

(d) “Luz de reboque”significa uma luz amarela com as mesmas características da luz de alcançado, definidas no parágrafo (c) desta Regra.

(e) “Luz circular” significa uma luz contínua visível num arco de horizonte de 360 graus.

(f) “Luz intermitente” significa uma luz com lampejos em intervalos regulares de frequência igual ou superior a 120 lampejos por minuto.

REGRA 22
Visibilidade das Luzes

As Luzes prescritas nesta Regras devem ter uma intensidade como especificado na Seção 8 do Anexo I a este Regulamento, de modo a serem visíveis nas seguintes distâncias mínimas:

(a) Em embarcações de comprimento igual ou superior a 50 metros:

- luz de mastro, 6 milhas;
- luzes de bordos, 3 milhas;
- luz de alcançado, 3 milhas;
- luz de reboque, 3 milhas;
- luz circular branca, encarnada, verde ou amarela, 3 milhas.

(b) Em embarcações de comprimento igual ou superior a 12 metros, porém inferior a 50 metros:

- luz de mastro, 5 milhas; quando o comprimento da embarcação for inferior a 20 metros, 3 milhas;
- luzes de bordos, 2 milhas;
- luz de alcançado, 2 milhas;
- luz de reboque, 2 milhas;
- luz circular branca, encarnada, verde ou amarela, 2 milhas.

(c) Em embarcações de comprimento inferior a 12 metros:

- luz de mastro, 2 milhas;
- luzes de bordos, 1 milha;
- luz de alcançado, 2 milhas;
- luz de reboque, 2 milhas;
- luz circular branca, encarnada, verde ou amarela, 2 milhas.

(d) Em embarcações ou objetos parcialmente submersos e difíceis de serem avistados, sendo rebocados;

- luz circular branca, 3 milhas.

REGRA 23
Embarcação de Propulsão Mecânica em Movimento

(a) Uma embarcação de propulsão mecânica em movimento deve exibir:

(I) uma luz de mastro a vante;

(II) uma segunda luz de mastro, à ré e mais alta que a de vante; uma embarcação de comprimento inferior a 50 metros não é obrigada a exibir esta segunda luz de mastro, mas poderá fazê-lo;

(III) luzes de bordos;

(IV) uma luz de alcançado.

(b) Uma embarcação de colchão de ar, quando operando sem calado, deve exibir, além das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, uma luz circular intermitente amarela.

(c) Uma nave de vôo rasante somente quando estiver decolando, amerrisando e em vôo próximo à superfície, deverá exibir, além das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, uma luz circular intermitente encarnada, de alta intensidade.

(d) (I) Uma embarcação de propulsão mecânica com menos de 12 metros de comprimento pode, ao invés das luzes no parágrafo (a) desta Regra, exibir uma luz circular branca e luzes de bordos;

(II) Uma embarcação de propulsão mecânica com menos de 7 metros de comprimento, cuja velocidade máxima não exceda 7 nós pode, ao invés das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, exibir uma luz circular banca e deve, se possível, também exibir luzes de bordos;

(III) A luz de mastro ou luz circular branca em uma embarcação de propulsão mecânica com menos de 12 metros de comprimento pode ser deslocada do eixo longitudinal da embarcação se a adaptação no eixo não for possível, desde que as luzes de bordos estejam combinadas em uma lanterna que deverá estar localizada no eixo longitudinal da embarcação, ou colocada o mais próximo possível da mesma linha longitudinal sobre a qual se encontra a luz de mastro ou a luz circular branca.

REGRA 24
Rebocando e Empurrando

(a) Quando rebocando, uma embarcação de propulsão mecânica deve exibir:

(I) em lugar da luz prescrita na Regra 23 (a) (I) ou (a) (II), duas luzes de mastro, em linha vertical. Quando o comprimento do reboque, medido a partir da popa do rebocador até a popa do rebocado for superior a 200m, três dessas luzes em linha vertical.

(II) luzes de bordos;

(III) luz de alcançado;

(IV) luz de reboque, em linha vertical, acima da luz de alcançado;

(V) quando o comprimento de reboque for superior a 200 metros, uma marca em forma de losango, situada onde melhor possa ser vista.

(b) Quando uma embarcação empurradora e uma embarcação empurrada estão rigidamente ligadas entre si, formando uma unidade integrada, elas devem ser consideradas como uma só embarcação de propulsão mecânica e exibir as luzes prescritas na Regra 23.

(c) Uma embarcação de propulsão mecânica empurrando ou rebocando a contra-bordo, exceto no caso de uma unidade integrada, deve exibir:

(I) em lugar da luz prescrita na Regra 23 (a) (I) ou (a) (II), duas luzes de mastro, em linha vertical;

(II) luzes de bordos;

(III) luz de alcançado.

(d) Uma embarcação de propulsão mecânica, à qual se apliquem os parágrafos (a) ou (c) desta Regra, deverá também cumprir a Regra 23 (a) (II).

(e) Uma embarcação, ou um objeto sendo rebocado, outros que os mencionados no parágrafo (g) desta Regra, deve exibir:

(I) luzes de bordos;

(II) luz de alcançado;

(III) quando o comprimento do reboque for superior a 200 metros, uma marca em forma de losango onde melhor possa ser vista.

(f) sempre que qualquer número de embarcações, rebocadas a contrabordo ou empurradas em um só grupo, deva esse grupo exibir as luzes como uma única embarcação:

(I) uma embarcação empurrada adiante que não seja parte de uma unidade integrada deve exibir, no extremo de vante, luzes de bordo;

(II) uma embarcação rebocada a contrabordo deve exibir uma luz de alcançado e, no extremo de vante, luzes de bordos.

(g) Uma embarcação ou um objeto parcialmento submerso, difícil de ser avistado,ou uma combinação de tais embarcações ou objetos sendo rebocados, deve exibir:

(I) se com menos de 25 metros de boca , uma luz circular branca sobre ou próxima à extremidade de vante e uma sobre ou próxima à extremidade de vante e uma sobre ou próxima à extremidade de ré, exceto para os “dracones”, que estão dispensados de exibir a luz sobre ou próxima da extremidade de vante;

(II) se com 25 metros ou mais de boca, duas luzes circulares brancas adicionais, colocadas nas bordas ou em suas proximidades;

(III) se com mais de 100 metros de comprimento, luzes circulares brancas adicionais entre as luzes prescritas nos subparágrafos (I) e (II), de modo que a distância ente as luzes não exceda a 100 metros;

(IV) uma marca em forma de losango na extremidade de ré ou próximo à extremidade de ré da última embarcação ou objeto sendo rebocado e, se o comprimento do reboque exceder a 200 metros, uma marca adicional em forma de losango, onde melhor possa ser vista, localizada o mais avante possível.

(h) Quando, por uma razão justificada, for impraticável a uma embarcação ou a um objeto sendo rebocado exibir as luzes ou marcas prescritas no parágrafo (e) ou (g) desta Regra, devem ser tomadas todas as medidas possíveis para iluminar a embarcação ou o objeto rebocado, ou , pelo menos, para indicar sua presença.

(I) Quando, por uma razão justificada, for impraticável a uma embarcação que normalmente não efetua operações de reboque exibir as luzes prescritas nos parágrafos (a) ou (c) desta Regra, tal embarcação não será obrigada a exibir essas luzes quando rebocando uma outra embarcação em perigo ou necessitando de socorro. Todas as medidas possíveis devem ser tomadas para indicar da forma autorizada na Regra 36, a natureza da ligação entre a embarcação de reboque e a embarcação rebocada, em particular iluminando-se o cabo de reboque.

REGRA 25
Embarcações a Vela em Movimento e Embarcações a Remo

(a) Uma embarcação a vela em movimento deve exibir:

(I) luzes de bordos;

(II) luz de alcançado.

(b) Em uma embarcação a vela de comprimento inferior a 20 metros, as luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra podem ser exibidas por meio de uma lanterna combinada, instalada no ou próximo do tope do mastro, onde melhor possa ser vista.

(c) Além das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra, uma embarcação a vela em movimento pode exibir, no, ou próximo do tope do mastro, onde melhor possam ser vistas, duas luzes circulares dispostas em linha vertical, sendo a superior encarnada e a inferior verde, mas estas luzes não poderão ser usadas juntamente com a lanterna combinada, permitida no parágrafo (b) desta Regra.

(d) (I) Uma embarcação a vela de comprimento inferior a 7 metros deve, se possível, exibir as luzes prescritas nos parágrafos (a) ou (b) desta Regra, mas, caso não o faça, deve ter sempre pronta uma lanterna elétrica ou uma lanterna a óleo acesa, exibindo luz branca, que será mostrada com tempo suficiente para evitar um abalroamento.

(II) Uma embarcação a remo pode exibir as luzes prescritas nesta Regra para embarcações a vela, mas, caso não o faça, deve ter sempre pronta uma lanterna elétrica ou uma lanterna a óleo acesa, exibindo luz branca, que será mostrada com o tempo suficiente para evitar um abalroamento.

(e) Uma embarcação navegando a vela, quando também usando sua propulsão mecânica, deve exibir a vante, onde melhor possa ser vista, uma marca em forma de cone, com o vértice para baixo.

REGRA 26
Embarcações de Pesca

(a) Uma embarcação engajada na pesca, em movimento ou fundeada, deve exibir apenas as luzes e as marcas prescritas nesta Regra.

(b) Uma embarcação engajada na pesca de arrasto, pelo que se entende o arrastar através da água uma rede ou outro dispositivo usado como aparelho de pesca, deve exibir:

(I) duas luzes circulares dispostas em linha vertical, sendo a superior verde e a inferior branca, ou uma marca composta por dois cones unidos por seus vértices, dispostos na vertical;

(II) uma luz de mastro, por ante-a-ré e acima da luz circular verde; uma embarcação de comprimento inferior a 50 metros não será obrigada a exibir esta luz de mastro, mas poderá fazê-lo;

(III) quando com seguimento, além das luzes prescritas neste parágrafo, luzes de bordo e uma luz de alcançado.

(c) Uma embarcação engajada na pesca, que não seja de arrasto, deve exibir:

(I) duas luzes circulares dispostas em linha vertical, sendo a superior encarnada e a inferior branca, ou uma marca composta por dois cones unidos por seus vértices dispostos na vertical;

(II) quando o equipamento de pesca se estender a mais de 150 metros, medidos horizontalmente a partir da embarcação, uma luz circular branca ou um cone com o vértice para cima, na direção do aparelho;

(III) quando com seguimento, além das luzes prescritas neste parágrafo, luzes de bordos e uma luz de alcançado.

(d) Os sinais adicionais descritos no Anexo II a estas regras se aplicam às embarcações engajadas em pesca a pequena distância de outras embarcações também engajadas na pesca.

(e) Quando não engajada na pesca, uma embarcação de pesca não deve exibir as luzes e marcas prescritas nesta Regra, mas apenas aquelas prescritas para uma embarcação de seu comprimento.

REGRA 27
Embarcações sem Governo ou com Capacidade de Manobra Restrita

(a) Uma embarcação sem governo deve exibir:

(I) duas luzes circulares encarnadas dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas;

(II) duas esferas ou marcas semelhantes dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas;

(III) quando com seguimento, além das luzes prescritas neste parágrafo, luzes de bordos e uma luz de alcançado.

(b) Uma embarcação com capacidade de manobra restrita, exceto uma embarcação engajada em operações de remoção de minas, deve exibir:

(I) três luzes circulares dispostas em linha vertical, onde melhor possam ser vistas. As luzes superior e inferior deverão ser encarnadas e a do meio branca;

(II) três marcas dispostas em linha vertical,onde melhor possam ser vistas, sendo a superior e a inferior esferas e a do meio uma marca em forma de losango;

(III) quando com seguimento, além das luzes prescritas no subparágrafo (I), luz ou luzes de mastro, luzes de bordos e uma luz de alcançado;

(IV) quando fundeada, além das luzes ou marcas prescritas nos subparágrafos (I) e (II), a luz, luzes ou marcas prescritas na Regra 30.

(c) Uma embarcação de propulsão mecânica, engajada em uma operação de reboque, com restrição severa em sua capacidade de alterar o rumo do dipositivo do reboque, deve, além das luzes ou marcas prescritas na Regra 24 (a), exibir as luzes ou marcas prescritas nos subparágrafos (b) (I) e (II) desta Regra.

(d) Uma embarcação engajada em operações submarinas ou de dragagem, com capacidade de manobra restrita, deve exibir as luzes e marcas prescritas nos subparágrafos (I), (II) e (III) desta Regra, e quando existir uma obstrução deve exibir adicionalmente:

(I) duas luzes circulares encarnadas ou duas esferas, dispostas em linha vertical para indicar o bordo onde se encontra a obstrução;

(II) duas luzes circulares verdes ou duas marcas, em forma de losango, dispostas em linha vertical para indicar o bordo pelo qual outra embarcação poderá passar;

(III) quando fundeada, deverá exibir as luzes ou marcas prescritas neste parágrafo em lugar das prescritas na Regra 30.

(e) Sempre que o porte de uma embarcação engajada em operações submarinas tornar impraticável a exibição de todas as luzes e marcas prescritas no parágrafo (d) desta Regra, deve exibir:

(I) três luzes circulares, em linha vertical, onde possam melhor ser vistas. As luzes superior e inferior devem ser encarnadas e a central deve ser branca;

(II) uma réplica exata da bandeira "A" do Código Internacional de Sinais, altura mínima de 1 metro. Devem ser tomadas precauções a fim de assegurar sua visibilidade em todos os setores.

(f) Uma embarcação engajada em operações de remoção de minas deve, além das luzes prescritas para embarcação de propulsão mecânica na Regra 23, ou as luzes ou a marca para uma embarcação fundeada prescritas, como apropriado, na Regra 30, exibir três luzes circulares verdes ou três esferas. Uma dessas luzes ou marcas deverá ser exibida próxima do tope do mastro de vante e as outras duas, uma em cada lais da verga do mesmo mastro. Estas luzes ou marcas indicam que é perigoso a outra embarcação aproximar-se a menos de 1.000 metros da embarcação que está efetuando a remoção de minas.

(g) Embarcações de comprimento inferior a 12 metros, exceto aquelas engajadas em operações submarinas, não serão obrigadas a exibir as luzes e as marcas prescritas nesta Regra.

(h) Os sinais prescritos nesta Regra não são sinais de embarcações em perigo e necessitando de assistência. Tais sinais constam do Anexo IV, deste Regulamento.

REGRA 28
Embarcações Restritas devido ao seu Calado

Uma embarcação restrita devido ao seu calado pode, além das luzes prescritas para embarcações de propulsão mecânica na Regra 23, exibir três luzes circulares encarnadas dispostas em linha vertical, ou uma marca constituída por um cilindro, onde melhor possam ser vistas.

REGRA 29
Embarcações de Praticagem

(a) Uma embarcação engajada em serviço de praticagem deve exibir:

(I) duas luzes circulares dispostas em linha vertical, a superior branca e a inferior encarnada, situadas no ou próximo do tope do mastro;

(II) quando em movimento, adicionalmente, luzes de bordos e uma luz de alcançado;

(III) quando fundeada, além das luzes prescritas no subparágrafo (I), a luz, as luzes ou marca prescritas na Regra 30 para embarcações fundeadas.

(b) Quando não engajadas em serviços de praticagem, uma embarcação de praticagem deve exibir as luzes ou marcas prescritas para uma embarcação semelhante de seu comprimento.

REGRA 30
Embarcações Fundeadas ou Encalhadas

(a) Uma embarcação fundeada deve exibir, onde melhor possam ser vistas:

(I) na parte de vante, uma luz circular branca ou uma esfera;

(II) na/ou próximo da popa e a um nível mais abaixo que a luz requerida pelo subparágrafo (I), uma luz circular branca.

(b) Uma embarcação de comprimento inferior a 50 metros pode exibir uma luz circular branca onde melhor possa ser vista, em lugar das luzes prescritas no parágrafo (a) desta Regra.

(c) Uma embarcação fundeada pode, e uma embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros deve, utilizar ainda todas as luzes de fainas, ou equivalentes, disponíveis, para iluminar seus conveses.

(d) Uma embarcação encalhada deve exibir as luzes prescritas no parágrafo (a) ou (b) desta Regra e, adicionalmente, onde melhor possam ser vistas:

(I) duas luzes circulares encarnadas dispostas em linha vertical;

(II) três esferas dispostas em linha vertical;

(e) Uma embarcação de comprimento inferior a 7 metros não será obrigada a exibir as luzes ou marca prescritas nos parágrafos (a) e (b) desta Regra quando fundeada fora de/ou das proximidades de um canal estreito, uma via de acesso, um fundeadouro ou rotas normalmente utilizadas por outras embarcações.

(f) Uma embarcação com menos de 12 metros de comprimento, quando encalhada, não será obrigada a exibir as luzes ou marcas prescritas nos subparágrafos (d) (I) e (II) desta Regra.

REGRA 31
Hidroaviões

*Quando for impossível para um hidroavião ou para uma nave de vôo rasante exibir as luzes e marcas com as características ou nas posições prescritas nas Regras desta parte, ela deverá exibir luzes e marcas com características, e em posições, tão semelhantes quanto possível.

PARTE D - SINAIS SONOROS E LUMINOSOS

REGRA 32
Definições

(a) A palavra “apito”significa qualquer dispositivo de sinalização sonora capaz de produzir os sons curtos e longos prescritos e que atenda às especificações contidas no Anexo III a este Regulamento.

(b) O termo “apito curto”significa um som de duração aproximada de 1 segundo.

(c) O termo “apito longo”significa um som de duração de 4 a 6 segundos.

REGRA 33
Equipamentos para Sinais Sonoros

(a) Uma embarcação de comprimento igual ou superior a 12 metros deverá ser equipada com um apito; uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros, deverá ser equipada com um sino, além de um apito; e uma embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros, deverá, além disto, ser dotada de um gongo, cujo tom e som não possam ser confundidos com o do sino. O apito, o sino e o gongo deverão atender às especificações contidas no Anexo III deste regulamento. O sino, ou o gongo, ou ambos, podem ser substituidos por outros equipamentos que possuam respectivamente as mesmas características sonoras, desde que o acionamento manual dos sinais prescritos seja sempre possível.

(b) Uma embarcação de comprimento inferior a 12 metros não será obrigada a ter os equipamentos de sinalização sonora prescritos no parágrafo (a) desta Regra, mas se não os tiver, deverá possuir dispositivos capazes de produzir um sinal sonoro eficaz.

REGRA 34
Sinais de Manobra e Sinais de Advertência

(a) Quando as embarcações estão no visual umas das outras, uma embarcação de propulsão mecânica que esteja manobrando como autorizado ou determinado nestas Regras deve indicar essa manobra através dos seguintes sinais de seu apito:

- um apito curto para indicar “estou guinando para boreste”;

- dois apitos curtos para indicar “estou guinando para bombordo”;

- três apitos curtos para indicar “estou dando a ré”;

(b) Qualquer embarcação pode suplementar os sinais de apito prescritos no parágrafo (a) desta Regra com sinais luminosos, repetidos apropriadamente durante a execução da manobra;

(I) estes sinais luminosos terão os seguintes significados:

- um lampejo para indicar “estou guinando para boreste”;

- dois lampejos para indicar “estou guinando para bombordo”;

- três lampejos para indicar “estou dando a ré”;

(II) a duração de cada lampejo deve ser de cerca de um segundo; o intervalo de tempo entre cada lampejo deve ser de cerca de um segundo; e o intervalo de tempo entre sinais sucessivos não deve ser inferior a dez segundos;

(III) quando instalado, este sinal deve ser constituído por uma luz circular branca visível à distância mínima de 5 milhas e deve atender às provisões do Anexo I deste Regulamento.

(c) Quando, no visual uma da outra, em um canal estreito ou via de acesso:

(I) uma embarcação que tem a intenção de ultrapassar outra deve, de acordo com a Regra 9 (e) (I), indicar sua intenção pelos seguintes sinais de seu apito:

- dois apitos longos seguidos de um apito curto para indicar: “tenho a intenção de ultrapassá-lo por seu boreste”;

- dois apitos longos seguidos por dois apitos curtos para indicar: “tenho a a intenção de ultrapassá-lo por seu bombordo”;

(II) a embarcação a ser ultrapassada, quando manobrar de acordo com a Regra 9 (e) (I), deve indicar sua concordância através do seguinte sinal de seu apito:

- um apito longo, um curto, um longo e um curto, nesta ordem.

(d) Quando embarcações, no visual uma da outra, se aproximam e, por qualquer motivo, uma das embarcações não consegue entender as intenções da manobra da outra, ou está em dúvida quanto à suficiência da manobra empreendida pela outra para evitar abalroamento, a embarcação em dúvida deve indicar imediatamente esta dúvida através de pelo menos cinco apitos curtos. Este sinal pode ser suplementado com um sinal luminoso composto de um mínimo de cinco lampejos curtos e rápidos.

(e) Quando uma embarcação estiver se aproximando de uma curva ou de uma área de um canal estreito ou via de acesso onde outras embarcações podem estar ocultas devido a obstáculos, ela deve soar um apito longo. Este sinal deve ser respondido com um apito longo por qualquer embarcação que o tenha ouvido, que se esteja aproximando do outro lado da curva ou detrás da obstrução.

(f) Se uma embarcação estiver equipada com apitos distanciados de mais de 100 metros entre si, apenas um único deverá ser usado, para emitir sinais de manobra e sinais de advertência.

REGRA 35
Sinais Sonoros em Visibilidade Restrita

Dentro ou nas proximidades de uma área de visibilidade restrita, seja dia ou noite, os sinais prescritos nesta Regra devem ser usados como se seguem:

(a) uma embarcação de propulsão mecânica com seguimento deve soar, em intervalos não superiores a 2 minutos, um apito longo;

(b) uma embarcação de propulsão mecânica sob máquinas, mas parada e sem seguimento, deve soar, intervalos não superiores a 2 minutos, dois apitos longos sucessivos separados por intervalos de cerca de 2 segundos;

(c) uma embarcação sem governo, uma embarcação com capacidade de manobra restrita, uma embarcação restrita devido a seu calado, uma embarcação a vela, uma embarcação engajada na pesca e uma embarcação rebocando ou empurrando outra embarcação devem, em lugar dos sinais prescritos nos parágrafos (a) ou (b) desta Regra, soar, a intervalos não superiores a 2 minutos, três apitos sucessivos, sendo o primeiro longo e os dois seguintes, curtos;

(d) uma embarcação em operação de pesca, quando fundeada, e uma embarcação com capacidade de manobra limitada, quando realizando seu trabalho em fundeio, deverão, ao invés dos sinais prescritos no parágrafo (g) desta Regra, emitir sinal sonoro prescrito no parágrafo (c) desta Regra;

(e) uma embarcação rebocada ou, se houver mais de uma embarcação rebocada, a última do reboque, se guarnecida, deve soar, a intervalos não superiores a 2 minutos, quatro apitos sucessivos, sendo o primeiro longo e os três seguintes curtos. Se possível este sinal deve ser soado imediatamente após o sinal emitido pelo rebocador;

(f) quando um embarcação empurradora e uma embarcação empurrada por ante-a-vante estão ligadas rigidamente, formando uma unidade integrada, elas devem ser consideradas como uma embarcação de propulsão mecânica e devem emitir os sinais prescritos nos parágrafos (a) ou (b) desta Regra;

(g) uma embarcação fundeada deve soar rapidamente o sino durante cerca de 5 segundos, a intervalos não superiores a um minuto. Em uma embarcação de comprimento igual ou superior a 100 metros, o sino deve ser soado a vante e, imediatamente após o sino, deve ser soado rapidamente o gongo, à ré, durante cerca de 5 segundos. Além disso, uma embarcação fundeada pode soar três apitos sucessivos, sendo um curto, um longo e um curto,para indicar sua posição e advertir uma embarcação que se aproxima quanto à possibilidade de um abalroamento;

(h) uma embarcação encalhada deve soar o sino e, se determinado, o gongo, como prescrito no parágrafo (g) desta Regra, e, além disso, deve emitir três batidas de sino separadas e distintas, imediatamente antes e após as batidas rápidas do sino. Pode, adicionalmente, emitir um sinal de apito apropriado;

(i) uma embarcação de comprimento igual ou superior a 12 metros, mas inferior a 20 metros, não deverá ser obrigada a soar os sinais de sino prescritos nos parágrafos (g) e (h) desta Regra. Entretanto, se não o fizer, deverá emitir algum outro sinal sonoro eficiente, a intervalos não superiores a 2 minutos.

(j) uma embarcação de comprimento inferior a 12 metros não é obrigada a emitir os sinais supramencionados, mas, se não o fizer, deve emitir outros sinais sonoros eficazes, a intervalos não superiores a 2 minutos;

(k) uma embarcação de praticagem, quando engajada em serviço de praticagem, pode, além dos sinais prescritos nos parágrafos (a), (b) ou (g) desta Regra, soar um sinal de identificação formado por quatro apitos curtos.

REGRA 36
Sinais Para Chamar a Atenção

Caso seja necessário atrair a atenção de outra embarcação, qualquer embarcação pode emitir sinais sonoros ou luminosos que não possam ser confundidos com qualquer outro sinal autorizado nestas Regras, ou pode dirigir o facho de seu holofote sobre a direção do perigo, de tal maneira que não perturbe qualque embarcação. Qualquer luz destinada a atrair a atenção de uma outra embarcação deverá ser tal que não possa ser confundida com qualquer outra de auxilio à navegação. Para os fins desta Regra, a utilização de luzes intermitentes de grande intensidade ou de luzes rotativas, tais como as luzes estroboscópicas, devem ser evitadas.

REGRA 37
Sinais de Perigo

Quando uma embarcação se encontra em perigo e necessita de auxílio deverá usar ou exibir os sinais descritos no Anexo IV a este Regulamento.

PARTE E - ISENÇÕES

REGRA 38
Isenções

Desde que atenda ao determinado no Regulamento Internacional Para Evitar Abalroamentos no Mar, 1960, qualquer embarcação (ou classe de embarcações) cuja quilha foi batida, ou que se encontra em estágio de construção correspondente, antes da data de entrada em vigor desde Regulamento, pode ser isentada de cumpri-lo como segue:

(a) até quatro anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, da instalação de luzes com os alcances prescritos na Regra 22;

(b) até quatro anos após a data de entrada em vigor do presente Regulamento, da instalação de luzes com as especificações de cor como prescrito na Seção 7 do Anexo I deste Regulamento;

(c) Isenção permanente do reposicionamento das luzes, resultante da conversão do sistema britânico para o sistema métrico e do arredondamento das medidas;

(d) (I) Isenção permanente do reposicionamento das luzes do mastro de embarcações de comprimento inferior a 150 metros, resultante das prescrições da Seção 3 (a) do Anexo I deste Regulamento;

(II) até nove anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, do reposicionamento das luzes de mastro de embarcações de comprimento igual ou superior a 150 metros, resultantes das prescrições da Seção 3 (a) do Anexo I deste Regulamento.

(e) até nove anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, do reposicionamento das luzes de mastro, resultante das prescrições da Seção 2 (b) do Anexo I deste Regulamento;

(f) até nove anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, do reposicionamento das luzes de bordos, resultantes das prescrições das Seções 2 (g) e 3 (b) do Anexo I deste Regulamento;

(g) até nove anos após a data de entrada em vigor deste Regulamento, das especificações do material de sinalização sonora prescritas no Anexo III deste Regulamento;

(h) isenção permanente do reposicionamento das luzes circulares decorrentes da prescrição da Seção 9 (b) do Anexo I deste Regulamento.

ANEXO I

POSICIONAMENTO E DETALHES TÉCNICOS DE LUZES E MARCAS

1 - Definição

O termo “altura acima do casco”significa a altura acima do convés corrido superior. Essa altura deverá ser medida na vertical, a partir da posição da luz.

2 - Posicionamento e espaçamento vertical das luzes

(a) Em uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros, as luzes de mastros devem ser posicionados como se segue:

(I) a luz de mastro de vante ou , se houver apenas uma luz de mastro, esta, a uma altura acima do casco não inferior a 6 metros, e, caso a boca da embarcação exceda 6 metros, a uma altura acima do casco não inferior à boca, não sendo necessário, entretanto, que esta luz seja posicionada a uma altura acima do casco superior a 12 metros;

(II) quando houver duas luzes de mastro, a de ré deve estar posicionada a uma altura pelo menos 4,5 metros verticalmente mais alta que a de vante.

(b) A separação vertical das luzes de mastro de embarcações de propulsão mecânica deve ser tal que, em todas as condições normais de compasso, a luz de ré seja vista sobre e separada da luz de vante a uma distância de 1000 metros da proa, quando vistas do nível do mar;

(c) A luz de mastro de uma embarcação de propulsão mecânica de comprimento igual ou superior a 12 metros, mas inferior a 20 metros, deve ser posicionada a uma altura não inferior a 2,5 metros acima do nível da borda;

(d) Uma embarcação de propulsão mecânica de comprimento inferior a 12 metros pode ter sua luz mais alta posicionada a uma altura inferior a 2,5 metros acima do nível da borda. Entretanto, quando além das luzes de bordos e da luz de alcançado ou da luz circular prescrita na Regra 23 (c) (I) tiver uma luz de mastro, essa luz de mastro ou luz circular deverá ser posicionada em uma altura de pelo menos 1 metro acima das luzes de bordos;

(e) Uma das duas ou três luzes de mastro prescritas para uma embarcação de propulsão mecânica, quando engajada em reboque ou empurra de outra embarcação, deve ser posicionada no mesmo local da luz do mastro de vante ou da luz do mastro de ré, desde que, se colocada no mastro de ré, a luz inferior do mastro de ré esteja pelo menos 4,5 metros mais elevada do que a luz do mastro de vante.

(f) (I) a luz ou as luzes de mastro prescritas na Regra 23 (a) deverão ser posicionadas de modo a ficarem acima e livres de todas as demais luzes e obstruções, exceto no caso descrito no subparágrafo (II);

(II) quando for impraticável a colocação das luzes circulares previstas na Regra 27 (b) (I) ou na Regra 28, abaixo das luzes do mastro, elas podem ser posicionadas acima da luz ou das luzes do mastro de ré ou, sobre um plano vertical, entre a luz ou as luzes do mastro de vante e a luz ou luzes do mastro de ré, desde que, neste último caso, sejam cumpridas as prescrições da Seção 3 (c) deste Anexo.

(g) A luzes de bordos de uma embarcação de propulsão mecânica devem ser posicionadas a uma altura acima do casco não superior a três quartos da altura da luz de mastro de vante. Não devem ser posicionadas tão baixo que possam sofrer interferência das luzes de convés.

(h) Quando as luzes de bordos de uma embarcação de propulsão mecânica de comprimento inferior a 20 metros forem combinadas em uma única lanterna, esta será posicionada a pelo menos 1 metro abaixo da luz de mastro;

(i) Quando as Regras prescreverem duas ou três luzes posicionadas em linha vertical, seu espaçamento deve ser como segue:

(I) em embarcações de comprimento igual ou superior a 20 metros, o espaçamento destas luzes não deve ser inferior a 2 metros e, exceto quando for necessária uma luz de reboque, a altura acima do casco da luz inferior não deve ser menor que 4 metros;

(II) em embarcações de comprimento inferior a 20 metros, o espaçamento destas luzes não deve ser inferior a 1 metro e, exceto quando for necessária uma luz de reboque, a altura acima do nível da borda da luz inferior não deve ser menor que 2 metros;

(III) quando forem usadas três luzes, o espaçamento entre elas deve ser igual.

(j) A luz inferior das luzes circulares prescritas para um embarcação, quando engajada na pesca, deve ser posicionada a uma altura acima das luzes de bordos não inferior ao dobro do espaçamento entre as duas luzes verticais;

(k) quando forem usadas duas luzes de fundeio, a de vante, prescrita na Regra 30 (a) (I) deve ser posicionada pelo menos 4,5 metros acima da de ré. Em uma embarcação de comprimento igual ou superior a 50 metros, a luz de fundeio de vante deve ser posicionada a uma altura acima do casco não inferior a 6 metros.

3 - Posicionamento e espaçamento horizontal das luzes

(a) Quando forem prescritas duas luzes de mastro para embarcações de propulsão mecânica, a distância horizontal entre elas não deve ser inferior à metade do comprimento da embarcação, mas não necessita ser superior a 100 metros. A luz de mastro de vante não deve ser posicionada a uma distância da roda de proa superior a um quarto do comprimento da embarcação;

(b) Em uma embarcação de propulsão mecânica de comprimento igual ou superior a 20 metros, as luzes dos bordos não devem ser posicionadas adiante das luzes de mastro de vante. Elas devem ser posicionadas nos bordos ou próximas deles;

(c) Quando as luzes prescritas na Regra 27 (b) (I) ou na Regra 28 são posicionadas verticalmente entre a luz ou luzes do mastro de vante e a luz ou luzes do mastro de ré, estas luzes circulares devem ser colocadas a uma distância horizontal não inferior a 2 metros do eixo longitudinal da embarcação, no sentido transversal;

(d) Quando somente uma luz de mastro for prevista para embarcação de propulsão mecânica, essa luz deve ficar situada à vante do meio do navio, exceto para embarcações de menos de 20 metros, que não precisam exibir essa luz nessa posição, mas devem exibí-la o mais à vante que for possivel.

4 - Detalhes de posicionamento de luzes indicadoras de direção para embarcações de pesca, dragas e embarcações engajadas em operações submarinas

(a) A luz indicadora da direção em que se encontra disparado o aparelho de pesca de uma embarcação engajada na pesca, como prescrito na Regra 26 (c) (II), deve ser posicionada a uma distância horizontal de 2 a 6 metros das duas luzes circulares encarnada e branca. Sua altura não deve ser superior à da luz circular branca prescrita na Regra 26 (c) (I) e não deve ser inferior à das luzes dos bordos;

(b) As luzes e marcas empregadas por uma embarcação engajada em operações de dragagem ou submarinas para indicar o bordo obstruído e/ou o bordo de passagem livre, como prescrito na Regra 27 (d) (I) e (II), devem ser exibidas a uma distância horizontal máxima praticável mas, em nenhum caso, a menos de 2 metros das luzes e marcas prescritas na Regra 27 (b) (I) e (II). Em nenhum caso a mais alta destas luzes ou marcas deve ser posicionada a uma altura maior que a mais baixa das três luzes ou marcas previstas na Regra 27 (b) (I) e (II).

5 - Anteparas para luzes de bordos

As luzes de bordos das embarcações de comprimento igual ou superior a 20 metros devem ser dotadas, pela parte interna da embarcação, de anteparas pintadas com tinta preta fosca, de acordo com os requisitos da Seção 9 deste Anexo. As luzes de bordos das embarcações com menos de 20 metros de comprimento, se necessário para atender aos requisitos de Seção 9 deste Anexo, devem ser dotadas, pela parte interna da embarcação, com anteparas pintadas com tinta preta fosca. Com uma lanterna combinada, usando um só filamento vertical e uma divisão muito estreita entre as seções verde e encarnada, não há necessidade de anteparas externas.

6 - Marcas

(a) As marcas devem ser pretas e devem ter as seguintes dimensões:

(I) uma esfera deve ter diâmetro não inferior a 0,6 metro;

(II) Um cone deve ter o diâmetro da base de pelo menos 0,6 metro e a altura igual ao seu diâmetro;

(III) um cilindro deve ter o diâmetro de pelo menos 0,6 metro e a altura igual ao dobro de seu diâmetro;

(IV) uma marca em forma de losango deve consistir de dois cones como definidos em (II) acima, possuindo uma base comum.

(b) A distância vertical entre as marcas deve ser no mínimo de 1,5 metro;

(c) Em uma embarcação de comprimento inferior a 20 metros podem ser usadas marcas de dimensões menores, mas proporcionais ao porte da embarcação, podendo o espaçamento ser reduzido de forma correspondente.

7 - Especificação de cores para luzes

A cromaticidade de todas as luzes de navegação deve estar de acordo com os padrões abaixo, que se encontram dentro dos limites indicados pelo diagrama de cromaticidade para cada cor pela Comissão Internacional de Iluminação (CIE).

Os limites de zona de cada cor são dados pelas coordenadas dos vértices dos ângulos, que são os seguintes:

(I) Branco

x	0,525	0,525	0,452	0,310	0,310	0,443
y	0,382	0,440	0,440	0,348	0.283	0,382

(II) Verde

x	0,028	0,009	0,300	0,203
y	0,385	0,723	0,511	0,356

(III) Encarnado

x	0,680	0,660	0,735	0,721
y	0,320	0,320	0,265	0,259

(IV) Amarelo

x	0,612	0,618	0,575	0,575
y	0,382	0,382	0,425	0,406

8 - Intensidade das luzes

(a) A intensidade luminosa mínima das luzes deve ser calculada pela fórmula:

$I = 3{,}43 \times 10^{6} \times T \times D^{2} \times K^{-D}$, onde:

I é a intensidade luminosa em candelas, nas condições de serviço.

T é o fator - limite 2×10^{-7} lux,

D é a distância de visibilidade (alcance luminoso da luz) em milhas marítimas,

K é o coeficiente de transmissibilidade da atmosfera. Para as luzes prescritas, o valor de K deve ser 0,8, correspondendo à visibilidade meteorológica de cerca de 13 milhas marítimas.

(b) A tabela a seguir fornece uma seleção dos valores obtidos pela fórmula:

Distância de visibilidade (alcance luminoso) da luz em milhas marítimas	Intensidade luminosa da luz em candelas para K = 0,8
D	I
1	0.9
2	4.3
3	12
4	27
5	52
6	94

Nota: Deve-se limitar a intensidade luminosa máxima das luzes de navegação, a fim de evitar reflexos excessivos. Para esse fim não será usado um controle variável da intensidade da luminosidade.

9 - Setores horizontais

(a) (I) As luzes de bordos instaladas nas embarcações devem exibir a intensidade mínima requerida para vante. As intensidades têm que diminuir até atingirem valor praticamente nulo entre 1 grau e 3 graus além dos setores prescritos.

(II) Para as luzes de alcançado e para as luzes de mastro, assim como para as luzes de bordos no limite do setor de visibilidade situado a 22,5 graus por ante-a-ré do través, as intensidades mínimas requeridas devem ser mantidas sobre o arco do horizonte até 5 graus dentro dos limites dos setores prescritos na Regra 21. A partir de 5 graus dentro dos setores prescritos, a intensidade pode decrescer de 50% até os limites prescritos; deve decrescer continuamente para alcançar valor praticamente nulo a não mais de 5 graus além dos setores prescritos.

(b) (I) Luzes circulares devem ser posicionadas de modo a não serem obscurecidas por mastros, mastaréus ou estruturas em setores angulares superiores a 6 graus, exceto as luzes de fundeio, prescritas na Regra 30, que não necessitam ser posicionadas a alturas impraticáveis acima do casco.

(II) Se for impraticável cumprir com o paragrafo (b) (I) acima exibindo apenas uma luz circular, então deverão ser usadas duas luzes circulares de tal modo que pareçam uma só a uma distância de uma milha.

10 - Setores verticais

(a) Os setores verticais das luzes elétricas, uma vez instalados, com exceção de embarcações a vela em movimento, devem assegurar:

(I) que pelo menos a intensidade mínima requerida seja mantida em todos os ângulos de 5 graus acima a 5 graus abaixo da horizontal;

(II) que pelo menos 60% da intensidade mínima requerida sejam mantidos de 7,5 graus acima a 7,5 graus abaixo da horizontal.

(b) No caso de embarcações a vela em movimento, os setores verticais de luzes elétricas, uma vez instalados, devem assegurar:

(I) que pelo menos a intensidade mínima requerida seja mantida em todos os ângulos de 5 graus acima a 5 graus abaixo da horizontal;

(II) que pelo menos 50% da intensidade mínima requerida sejam mantidos de 25 graus acima a 25 graus abaixo da horizontal.

(c) No caso de luzes que não sejam elétricas, estas especificações devem ser cumpridas tanto quanto possível.

11 - Intensidade de luzes não elétricas

As luzes não elétricas devem estar tanto quanto possível de acordo com as intensidades mínimas, como especificado na Tabela da Seção 8 deste Anexo.

12 - Luz de manobra

Não obstante as prescrições do parágrafo 2 (f) deste Anexo, a luz de manobra descrita na Regra 34 (b) deve ser posicionada no mesmo plano longitudinal da luz ou luzes do mastro e, onde praticável, a uma altura mínima de 2 metros verticalmente acima da luz de mastro de vante, desde que ela não fique verticalmente a menos de 2 metros acima ou abaixo da luz de mastro de ré. Em uma embarcação equipada com apenas uma luz de mastro, a luz de manobra, se instalada, deve ser posicionada onde melhor possa ser vista, distanciada verticalmente no mínimo 2 metros da luz de mastro.

13 - Embarcação de alta velocidade*

(a) A luz do mastro principal de embarcação de alta velocidade pode ser instalada a uma altura relativa à boca da embarcação menor do que a prescrita no parágrafo 2 (a) (I) deste Anexo, desde que o ângulo da base do triângulo isósceles, formado pelas luzes laterais e a do mastro principal, não seja inferior a 27 graus, quando esta estiver sendo vista em sua elevação mínima.

(b) Em embarcação de alta velocidade de comprimento igual ou superior a 50 metros, a separação vertical entre a luz do mastro de vante e a do mastro principal, de 4,5 metros, prescrita no parágrafo 2 (a) (II) deste Anexo pode ser alterada, desde que esta distância não seja inferior ao valor estabelecido pela seguinte fórmula:

$$y = \frac{(a + 17\psi)C}{1000} + 2$$

Onde: y - é a altura da luz do mastro principal acima da luz do mastro de vante, em metros;

a - é a altura da luz do mastro de vante acima da superfície da água em condição de operação, em metros;

ψ - é o compasso (trim) em condição de operação, em graus;

c - é a separação horizontal das luzes de mastro, em metros.

14 - Aprovação

A construção de luzes e marcas e a instalação de luzes a bordo da embarcação devem satisfazer a autoridade competente do Estado cuja bandeira a embarcação estiver autorizada a arvorar.

* Conforme definido no Código Internacional de Segurança para Embarcações de alta velocidade, 1994 e Código Internacional de Segurança para Embarcações de alta velocidade, 2000.

ANEXO II

SINAIS ADICIONAIS PARA EMBARCAÇÕES DE PESCA PESCANDO MUITO PRÓXIMAS UMAS DAS OUTRAS

1 - Generalidades

As luzes aqui mencionadas, caso exibidas em consequência da Regra 26 (d), devem ser posicionadas onde melhor possam ser vistas. Devem ser separadas de no mínimo 0,9 metro, mas a um nível mais abaixo que as luzes prescritas na Regra 26 (b) (I) e (c) (I). As luzes devem ser circulares e visíveis à distância de pelo menos 1 milha, mas a distância menor que as luzes prescritas por estas Regras para embarcações de pesca.

2 - Sinais para embarcações de pesca de arrasto

(a) Embarcações de 20 metros ou mais, quando engajadas em pesca de arrasto, seja usando aparelho para peixes demersos ou pesca pelágica, devem exibir:

- (I) quando lançando suas redes: duas luzes brancas em linha vertical;
- (II) quando recolhendo suas redes: uma luz branca sobre uma luz encarnada em linha vertical;
- (III) quando a rede se prendeu a uma obstrução: duas luzes encarnadas em linha vertical.

(b) Embarcações de 20 metros ou mais, engajadas em pesca de arrasto conjugado pode exibir:

- (I) à noite, um farol dirigido para vante e na direção da outra embarcação do par;
- (II) quando lançando ou recolhendo suas redes ou quando suas redes se prendem a uma obstrução as luzes prescritas em 2 (a) acima.

(c) Uma embarcação de 20 metros ou mais, engajada em pesca de arrasto, usando aparelho para peixes demersos ou pesca pelágica, ou engajadas aos pares em pesca de arrasto conjugado, pode exibir as luzes prescritas nos parágrafos (a) e (b) acima, como apropriado.

3 - Sinais para embarcações engajadas na pesca com rede de cerco

As embarcações engajadas na pesca com rede de cerco (traineiras) podem exibir duas luzes amarelas, em linha vertical. Estas luzes devem lampejar alternadamente a cada segundo e com períodos iguais de lampejo ou ocultação. Estas luzes podem ser exibidas apenas quando a embarcação está tolhida por seu aparelho de pesca.

ANEXO III

DETALHES TÉCNICOS DE APARELHOS DE SINALIZAÇÃO SONORA

Seção 1 - Apitos

(a) Frequências e alcance audível

A frequência fundamental do sinal deve situar-se entre os limites de 70 a 700 Hz. O alcance audível do sinal de um apito deve ser determinado pelas frequências acima, que podem incluir a frequência fundamental e/ou uma ou mais frequências mais altas dentro dos limites de 180 a 700 Hz (+/- 1%) para uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros ou 180 - 2100 Hz (+/- 1%) para uma embarcação de comprimento inferior a 20 metros e que produzam os níveis de pressão sonora especificados no parágrafo 1 (c) abaixo.

(b) Limite das frequências fundamentais

A fim de assegurar uma grande variedade de características de apitos, a frequência fundamental de um apito deve estar situada entre os seguintes limites:

(I) 70 a 200 Hz, para uma embarcação de comprimento igual ou superior a 200 metros;

(II) 130 a 350 Hz, para uma embarcação de comprimento igual ou superior a 75 metros, mas inferior a 200 metros;

(III) 250 a 700 Hz, para uma embarcação de comprimento inferior a 75 metros.

(c) Intensidade e alcance audível dos sinais sonoros

Um apito instalado numa embarcação deve produzir, na direção da sua intensidade máxima e à distância de 1 metro, um nível de pressão sonora, na banda de pelo menos 1/3 de oitava dentro dos limites de frequências de 180 a 700 Hz (+/- 1%) para uma embarcação de comprimento igual ou superior a 20 metros ou de 180 a 2100 Hz (+/- 1%) para uma embarcação de comprimento inferior a 20 metros, de valor não inferior ao apropriado, fornecido na tabela a seguir:

Comprimento da embarcação em metros	Nivel da banda de 1/3 de oitava a 1 metro, em dB, referido a 2 x 10^{-5} N/m^2	Alcance audível em milhas marítimas
200 ou mais	143	2
75 mas inferior a 200	138	1,5
20 mas inferior a 75	130	1
inferior a 20	120*1 115*2 111*3	0,5

*1 quando as frequências medidas estiverem entre os limites de 180 a 450 Hz
*2 quando as frequências medidas estiverem entre os limites de 450 a 800 Hz
*3 quando as frequências medidas estiverem entre os limites de 800 a 2100 Hz.

(d) Propriedades direcionais

O nível de pressão sonora de um apito direcional não deve ser mais de 4 dB menor do que o nível prescrito de pressão sonora sobre o eixo em qualquer direção do plano horizontal em ± 45 graus do eixo. Em qualquer outra direção no plano horizontal, o nível de pressão sonora não deve ser mais de 10 dB menor do que o nível prescrito de pressão sobre o eixo, de forma que o alcance em qualquer direção seja pelo menos a metade do alcance no eixo para vante. O nível de pressão sonora deve ser medido na banda de 1/3 (um terço) de oitava que determine o alcance sonoro.

(e) Posicionamento de apitos

Quando um apito direcional for o único apito existente a bordo, ele deve ser instalado com sua intensidade máxima dirigida para vante.

Um apito deve ser posicionado tão alto como possível a bordo, a fim de reduzir interferências ao som emitido por parte de obstruções, bem como para minimizar o risco de lesões do aparelho auditivo do pessoal. O nível de pressão sonora do próprio apito de uma embarcação em postos de escuta não deve exceder 110 dB (A) e, se possível, deve ser inferior a 100 dB (A).

(f) Instalação de mais de um apito

Se, em uma embarcação, forem instalados apitos distanciados de mais de 100 metros entre si, deve haver um arranjo para que eles não sejam soados simultaneamente.

(g) Sistemas combinados de apitos

Caso o campo sonoro de um apito singelo ou de um dos apitos referidos na alínea (f) acima, for possível de apresentar uma zona de nível de sinal grandemente reduzido devido à presença de obstruções, é recomendado instalar um sistema combinado de apitos, a fim de eliminar essa redução. Para os propósitos destas Regras, um sistema combinado de apitos deve ser considerado como um apito singelo. Os apitos de um sistema combinado devem ser posicionados de maneira que a distância que os separa não seja superior a 100 metros e deve haver um arranjo para que sejam soados simultaneamente. A frequência de qualquer um dos apitos deve diferir da dos outros, de pelo menos 10 Hz.

Seção 2 - Sino ou gongo

(a) Intensidade do sinal

Um sino ou gongo, ou outro equipamento que possua características sonoras semelhantes, deve produzir um nível de pressão sonora de pelo menos 110 db a uma distância de 1 metro da fonte emissora.

(b) Construção

Os sinos e gongos devem ser fabricados com material resistente à corrosão e projetados para fornecer um som claro. O diâmetro da boca do sino não deve ser inferior a 300 mm para embarcações de comprimento igual ou superior a 20 metros. Quando possível, é recomendável a utilização de um badalo acionado mecanicamente, para assegurar uma força constante, mas a sua operação manual deverá ser possível. A massa do badalo não deve ser inferior a 3% da massa do sino.

3 - Aprovação

A construção de aparelhos de sinalização sonora, seu desempenho e sua instalação a bordo da embarcação devem satisfazer a autoridade apropriada do Estado cuja bandeira a embarcação estiver autorizada a arvorar.

ANEXO IV

SINAIS DE PERIGO

1 - Os seguintes sinais, usados ou exibidos em conjunto ou separadamente, indicam perigo e necessidade de auxílio:

(a) um tiro de canhão ou outro sinal explosivo, soado em intervalos de cerca de um minuto;

(b) um toque continuo de qualquer aparelho de sinalização de cerração;

(c) foguetes ou granadas lançando estrelas encarnadas, disparados um de cada vez, em intervalos curtos;

(d) um sinal emitido por radiotelegrafia ou por qualquer outro método de sinalização constituído pelo grupo ...---... (SOS) do Código Morse;

(e) um sinal emitdo por radiotelefonia, constituído pela palavra falada "Mayday";

(f) o sinal de perigo do Código Internacional de Sinais indicado por N.C.;

(g) um sinal constituído por uma bandeira quadrada, tendo acima ou abaixo uma esfera ou qualquer coisa semelhante a uma esfera;

(h) chamas a bordo da embarcação (provenientes da queima de um barril de alcatrão, óleo, etc.);

(i) um foguete luminoso com pára-quedas ou uma tocha manual, exibindo luz encarnada;

(j) um sinal de fumaça desprendendo fumaça de cor alaranjada;

(k) movimentos lentos para cima e para baixo com os braços esticados para os lados;

(l) o sinal de alarme radiotelegráfico;

(m) o sinal de alarme radiotelefônico;

(n) sinais transmitidos por radiobalizas de emergência indicadoras de posição.

(o) sinais aprovados transmitidos por sistemas de radiocomunicação, incluindo respondedores radar de embarcações de sobrevivência.

2 - São proibidos o uso ou a exibição de qualquer um dos sinais acima ou de outros sinais que com eles possam ser confundidos, exceto quando com o propósito de indicar perigo e necessidade de auxílio.

3 - Chama-se atenção para as seções pertinentes do Código Internacional de Sinais, para o Manual Internacional Maritimo e Aeronautico de Buscas e Salvamento (IAMSAR) Resolução A.894 (21), e para os seguintes sinais:

(a) um pedaço de lona de cor laranja, com um circulo e um quadrado preto ou outros símbolos apropriados (para identificação aérea);

(b) um corante de água.